ARTICLES DE FOND

SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Été-automne 2004 vol. 14 n°2

Un appel de détresse MayDay déclenche une intervention CATAIR

Simulation d'une collision de traversiers

Questions concernant les radiobalises

Nouvel accord au sujet des lignes directrices de R-S au sol

Inscrivez-vous au système d'alerte par courriel de SARSCÈNE en ligne *www.snrs.gc.ca*

Ouverture du nouveau Centre conjoint de coordination de sauvetage à Victoria

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

Nouvelles 1
Prix 4
Activités à venir 6

Article vedette

Ouverture du nouveau Centre conjoint de coordination de sauvetage à Victoria 5

R-S par air

Un appel de détresse MayDay déclenche une intervention CATAIR 6

R-S en mer

Collision simulée d'un traversier lors d'un exercice de R-S 7

R-S au sol

Une première au Canada : l'ARSSNE instaure des lignes directrices de fonctionnement avec parcs Canada et l'OMU 8
Un cours de secourisme en nature sauvage basé sur la mise en situation réelle 9

Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S

Un groupe de bénévoles de R-S dans l'Abitibi-Témiscamingue 10
L'Équipe de R-S de Campbell River 10
L'Association de R-S de Terre-Neuve-et-Labrador 10
Outils d'apprentissage de la R-S en cas d'avalanche 11
Le Service d'incendie et d'urgence d'Owen Sound 11

Interopérabilité

Un groupe de travail cherche à établir une fréquence d'appel nationale 12

Balises de détresse

Atelier 2004 des fabricants de radiobalises 13

Compte rendu de livre

Michelle and Me - The Incredible True Stories of a K-9 Search and Rescue Team 14

SAR SCÈNE

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction, révision et lecture d'épreuve : ALTER EGO TRADUCTEURS INC.

ALTER EGO

Les faits et opinions publiés dans SAR*SCÈNE* sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Rédactrice : Lori MacKay
Courriel : lmackay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz
Courriel : ekatz@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4e étage
Ottawa (Ontario)
K1K 0K2

Téléphone : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site web : www.snrs.gc.ca

ISSN 1183-5036

Soutien financier fédéral au Centre national des avalanches

Armé d'un financement nouveau du gouvernement fédéral, le Centre national des avalanches peut entamer la mise sur pied de programmes spécialisés de sécurité qui permettront de sauver des vies dans tous les coins du Canada où les avalanches constituent une menace aux activités humaines. Voilà ce que nous apprend M. Clair Israelson, directeur exécutif de la Canadian Avalanche Association (CAA).

Plus tôt en 2004, M. David Anderson, alors ministre de l'Environnement du Canada, avait annoncé le versement de fonds sur une période de trois ans.

Le Centre national des avalanches, une extension de la CAA, concentrera ses efforts sur la réalisation des six objectifs suivants :

- Coordonner les programmes publics de sécurité en cas d'avalanche
- Créer un système public d'alerte à l'avalanche
- Lancer des programmes publics de sensibilisation et d'information relativement aux avalanches
- Offrir de la formation en matière d'avalanche aux amateurs de plein air dans l'arrière-pays
- Servir de centre de regroupement de l'information de source publique, privée et gouvernementale sur les avalanches
- Encourager la recherche sur les avalanches

Comme le dit justement M. Israelson : « Les montagnes du Canada attirent un nombre croissant de visiteurs et, par conséquent, de plus en plus de gens sont exposés aux risques liés aux avalanches. Nous pouvons faire mieux, et nous y arriverons ».

« Juan » officiellement rayé de la liste des noms donnés aux ouragans

À la demande pressante d'Environnement Canada, l'Organisation météorologique mondiale (OMM) a enlevé « Juan » de la liste des noms d'ouragan et l'a remplacé par « Joaquin ».

C'est la première fois que le Canada demande le retrait d'un nom de cette liste, la raison invoquée tenant à la dévastation causée par le dernier ouragan Juan, vers la fin de septembre 2003, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Il est normal que le nom d'un ouragan soit rayé de la liste et remplacé par un autre dans les cas où le phénomène météorologique a causé des dommages économiques graves, des pertes de vie ou des dégâts importants. La liste de l'OMM a déjà fait l'objet de plus de 50 retraits et remplacements.

Des ELT de 406 MHz compactes et moins coûteuses maintenant sur le marché

Une nouvelle radiobalise de détresse (ELT) de 406, plus légère et moins coûteuse que celles en usage actuellement, est offerte sur le marché. Son prix abordable la rend plus accessible aux propriétaires de petits aéronefs.

Lancée par la compagnie EMS Technologies, la nouvelle ELT pèse 2,1 livres, est dotée d'un accumulateur d'une durée de six ans et est homologuée par COSPAS-SARSAT pour fonctionner aux fréquences de 406 MHz et de 121,5 MHz. La radiobalise est également munie d'un commutateur à distance, d'une antenne fouet et d'un vibreur sonore qui alerte les équipes en cas de déclenchement accidentel.

La nouvelle ELT se vend 998 $US.

Nouvelle démarche des campagnes de sensibilisation à la sécurité nautique

Le Comité canadien de sensibilisation à la sécurité nautique, composé du Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN), de la Garde côtière canadienne et d'autres organismes, a élaboré un nouveau programme visant à transmettre le message de la sécurité nautique aux collectivités de tout le pays.

La campagne de cette année a pour thèmes le port du vêtement de flottaison individuel, la formation en sécurité nautique, les dangers de l'alcool pour les plaisanciers, le recours au matériel de sécurité qui con-

vient, les règles de navigation à observer sur l'eau, les conditions météorologiques et les autres facteurs environnementaux qui influent sur la sécurité nautique.

Selon les paroles de Ted Rankine, ancien président du CCSN : « Il me fait plaisir d'annoncer que, contrairement aux campagnes antérieures, la Semaine de la sécurité nautique n'est pas finie pour cette année. Nous avons changé le concept et même le nom du programme afin de bien souligner que les pratiques de sécurité nautique prônées pendant la semaine spéciale doivent rester 'à bord' de toutes les embarcations pendant toute la saison ».

L'élément clé du programme a consisté à produire un contenu professionnel et convaincant et à le faire accepter par les porte-parole de la sécurité nautique au Canada et par les médias locaux.

Les journaux et les entreprises de câblodistribution continuent de diffuser des messages de sécurité nautique au contenu adapté à leur clientèle et aident ainsi à rehausser la sécurité des plaisanciers de leurs collectivités.

L'épave de l'avion de l'auteur du *Petit Prince* est découverte 60 ans après l'écrasement

Au début d'avril 2004, des plongeurs ont localisé l'épave de l'aéronef militaire de l'écrivain Antoine de Saint-Exupéry, près de 60 ans après l'écrasement de l'appareil dans la Méditerranée près de Marseille, en France.

Au moment de sa disparition en juillet 1944, Saint-Exupéry, connu surtout pour son livre *Le Petit Prince*, effectuait un vol en solitaire dans la région.

À 26 ans, Saint-Exupéry est devenu pilote de transport de poste entre la France et l'Afrique du Sud et il a ensuite aidé à ouvrir les premiers circuits d'aéropostale entre son pays et l'Amérique du Sud. Il a raconté ses expériences de pionnier de l'aviation dans plusieurs ouvrages dont *Courrier sud*, *Vol de nuit*, *Pilote de guerre*, *Carnets*, *Un sens à la vie*, *Lettre à un Otage* et *Terre des hommes*.

Nul n'a jamais su la cause de l'écrasement qui a tué le pilote de 44 ans.

Hommage à l'hélicoptère Labrador

Après 41 années de service comme principal aéronef de recherche et de sauvetage (R-S) au Canada, l'hélicoptère CH 113 Labrador a pris sa retraite.

Une fête a marqué ce départ, en juin, à la BFC Trenton, donnant lieu à une ultime démonstration des qualités manœuvrières de l'appareil. Deux techniciens de R-S ont sauté d'un Labrador à 10 000 pieds pour amerrir dans la baie de Quinte juste devant la BFC Trenton. Après avoir lancé des fusées éclairantes, les techniciens ont été repêchés par un bateau de sauvetage navigant à proximité et hissés de nouveau dans le Labrador.

La fête, organisée par le 424e Escadron de transport et de sauvetage à la 8e Escadre de Trenton, a marqué le passage officiel au nouvel appareil CH 149 Cormorant.

En juillet, le Musée canadien de l'aviation recevait le premier hélicoptère Labrador canadien, entré en service il y a 45 ans. Une cérémonie tenue au Musée a souligné l'occasion. De gauche à droite, on remarque : Lorne RodenBush, le tout premier pilote d'un Labrador; Anthony Smyth, directeur général du Musée canadien de l'aviation; l'honorable Mauril Bélanger, ministre adjoint de la Défense nationale; Major-général Richard Bastien, chef d'état major adjoint de la Force aérienne; Mme Jean Murray, directeur exécutif du Sécretariat national de recherche et de sauvetage; et le capitaine Mark Levesque, dernier pilote de Labrador. Les moteurs du Labrador sont en voie de conversion afin de pouvoir être mis à d'autres utilisations dans les Forces canadiennes.

Le 27 juillet, le Labrador faisait son entrée au Musée canadien de l'aviation lors d'une cérémonie à laquelle assistaient plus de 200 personnes dont l'honorable Mauril Bélanger, ministre adjoint de la Défense nationale, et M. Lorne RodenBush, colonel honoraire (424e Escadron) et premier pilote canadien de l'hélicoptère Labrador.

Nouvelle publication sur l'alerte et la détection en mer

Produit par Transports Canada et la Garde côtière canadienne, le livret intitulé *Alerting, Detection and Response — Dealing with Accidents at Sea* (*Alerte, détection et intervention — Comment faire face aux accidents en mer*) contient des renseignements sur la sécurité destinés aux pêcheurs professionnels qui opèrent sur de petits bâtiments.

Le livret décrit le système canadien de recherche et de sauvetage et les services offerts en cas d'accident maritime, et indique les coordonnées de personnes ressources dans les Centres de coordination conjointe des opérations de sauvetage et les Sous-centres de sauvetage maritime.

Les intéressés peuvent se procurer cet ouvrage en s'adressant au Bureau de la sécurité nautique et aux Services de communication et de trafic maritimes, qui sont présents partout au pays.

SARSCÈNE 2005

En octobre, l'Organisation de mesures d'urgence de l'Île-du-Prince-Édouard sera l'hôte conjoint du congrès *SARSCÈNE* 2005 à Charlottetown. Pour plus amples renseignements, consulter le site Web du SNRS.

Le matériel de la GRC favorise le partenariat

En Alberta, c'est la GRC qui est chargée de la prestation des services de recherche et de sauvetage sur 95 % environ du territoire. Les bénévoles de R-S sont des partenaires à part entière de la stratégie de la GRC en cette matière. En 2002, ils ont donné volontairement environ 6 700 heures de leur temps pour appuyer la GRC pendant des opérations de recherche. En 2003, l'apport des bénévoles s'est élevé à plus de 10 000 heures.

La GRC, afin d'aider les bénévoles de R-S en Alberta à offrir des services de qualité, a mis à leur disposition 45 ordinateurs et 170 projecteurs focalisés portatifs qui se trouvaient dans ses stocks excédentaires. Ces appareils font maintenant l'objet d'un prêt à long terme à l'Association de R-S de l'Alberta. L'accord de prêt a été sanctionné en novembre 2003 et l'Association a pris possession du matériel avant la fin de l'année.

Lancement du prototype de canot de sauvetage Seascape à Terre-Neuve-et-Labrador

En avril 2004 était lancé le prototype du tout nouveau système d'évacuation maritime mis au point par Seascape 2000. Les canots de sauvetage ont pris la mer à Portugal Cove, Terre-Neuve-et-Labrador.

Parrainé par Transports Canada et financé par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage, le projet Seascape avait pour but de rehausser la sécurité du personnel des plates-formes de forage en mer lors de situations d'urgence. Le nouveau système d'évacuation maritime consiste en un bras d'acier articulé de 30 mètres de long au bout duquel se trouve un canot de sauvetage prêt à prendre la mer.

Ce bras de mise à flot, qui ressemble à une grue de levage, serait attaché à la plate-forme de forage pétrolier. En cas d'urgence, il servirait à descendre le canot de sauvetage en toute sécurité jusqu'à la surface de la mer.

Photo par Seascape 2000

Une fois tous les essais achevés, le prototype restera à Portugal Cove pendant un an et sera entièrement exposé aux éléments. À la fin de l'année, le système sera de nouveau mis à l'essai afin de vérifier s'il continue de fonctionner en toute sécurité et efficacité.

La technologie rehausse l'efficacité des interventions multi-instances

par Martin Torn

Un nouveau système de communication et de coordination par satellite, le REMSAT II (Real-Time Emergency Management via Satellite ou Gestion des urgence en temps réel par satellite), a fait l'objet d'un déploiement opérationnel dans la région de Lillooet pour venir en aide au personnel de la Direction générale de la protection, au Service des forêts de la Colombie-Britannique, qui luttait contre des incendies faisant ravage à Seton Lake et à Town Creek. Une démonstration du REMSAT II avait eu lieu peu auparavant à l'endroit de deux incendies de forêt simulés à Whistler et à Silver Star, en Colombie-Britannique, et tout de suite après, le système a été déployé pour combattre les feux de Lillooet.

Élaboré au Canada, le REMSAT II est une entreprise conjointe de l'Agence spatiale européenne et de l'Agence spatiale canadienne. Parmi les partenaires composant le consortium du projet, on retrouve Télésat Canada, le Service des forêts de la Colombie-Britannique, le Centre de recherches sur les communications, l'université Simon Fraser et le Service d'ambulance de la Colombie-Britannique.

Le REMSAT II, un système perfectionné de communication et de coordination par satellite des interventions d'urgence, met au service de la gestion des situations d'urgence la technologie spatiale des communications, de la navigation, de la localisation et de l'observation du globe terrestre. Le système possède de nombreuses capacités dont le suivi en temps réel par GPS du personnel et du matériel d'intervention; un dispositif de transmission de messages numériques sur le terrain; des appareils portatifs de communications par satellite de la voix et des données; et un module mobile, compact et déployable d'informatique et de communication qui appuie les processus décisionnels de l'équipe de commandement de l'intervention.

Les intéressés trouveront de plus amples renseignements au site Web du projet à www.for.gov.bc.ca/protect/remsat/

Martin Torn travaille à la mise au point du REMSAT II à la société Selkirk Systems Inc.

Parution du premier rapport annuel du Programme national de R-S

Le premier rapport annuel du Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS) du Canada est maintenant affiché en ligne.

Ce rapport annuel, produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), contient des renseignements sur l'organisation du PNRS, les activités de l'année écoulée et les questions et tendances affectant le programme en ce moment, notamment les interventions lors de graves incidents aériens et maritimes, les exercices à instances multiples, l'interopérabilité et l'accroissement des activités récréatives à risque élevé.

Le rapport annuel constitue, avec le Plan annuel et les orientations stratégiques du programme, le cadre de planification du PNRS.

Pour en savoir davantage, consulter le site Web www.snrs.gc.ca et cliquer sur **Rapports**.

Adoption officielle d'un codage couleur pour les cartes de la glace de mer

L'utilisation de plus en plus répandue des systèmes électroniques d'information de navigation a mené les autorités à reconnaître l'importance d'ajouter un codage couleur aux cartes de la glace de mer contenues dans la « Nomenclature de la glace de mer » élaborée par l'Organisation météorologique mondiale (OMM). En conséquence, le Groupe de travail international 2000-2001 de cartographie des glaces a préparé une ébauche de norme quant aux couleurs.

En 2002, les services des glaces participants ont produit des cartes en incluant le codage couleur et, après quelques ajustements, le Secrétariat de l'OMM a adopté la nouvelle norme.

Pour plus amples renseignements, consulter le site du Service canadien des glaces à http://ice.ec.gc.ca/

Forum public sur le port obligatoire du VFI

La National Transportation Safety Board (NTSB, États-Unis) tiendra un débat public sur le port obligatoire du vêtement de flottaison individuel (VFI). Il aura lieu à la fin d'août à l'académie de la NTSB à Ashburn, dans l'État de Virginie.

Selon la NTSB, les statistiques de la Garde côtière des É.-U. montrent que seulement 5 % des adultes naviguant sur des embarcations non pontées portent un VFI. Les mêmes données signalent la possibilité de sauver quelque 450 vies chaque année si les conducteurs et passagers de bateaux endossaient un VFI.

Voici le programme partiel des

discussions du 25 août :
• Nouvelle technologie des VFI
• Solutions de rechange au port obligatoire du VFI
• Incidences des lois fédérales et-ou d'État rendant obligatoire le port d'un VFI
• Bateaux et types d'activités qui justifient, ou non, le port obligatoire d'un VFI.

Pour plus amples renseignements, ou pour s'inscrire au forum, consulter le site Web www.ntsb.gov.

En Saskatchewan, un père reconnaissant remercie un groupe de bénévoles de R-S

Lors de la quatrième conférence annuelle de l'Association des bénévoles de R-S de la Saskatchewan (SARSAV), à Porcupine Plain, un père reconnaissant a pu exprimer sa gratitude aux bénévoles qui ont retrouvé son fils.

Dans une allocution fort émouvante, le père de famille a donné son propre récit de ce que cela représente de se rendre compte qu'un de ses enfants manque à l'appel. Il a remercié les bénévoles de la SARSAV pour avoir retrouvé son fils sain et sauf et tout spécialement pour la compassion avec laquelle ils ont traité sa famille pendant ce moment de crise.

Le président de la SARSAV, Bob Smith, a fait remarquer : « Nous avons rarement l'occasion de ressentir l'autre facette de nos activités. Ce fut particulièrement gratifiant d'accueillir cette famille à notre conférence et d'entendre leurs commentaires ».

La conférence, tenue à la mi-avril, offrait un programme intensif d'ateliers, de formations pratiques et de cours de perfectionnement en vue de la qualification.

Par ailleurs, en plus de donner aux participants l'occasion de suivre ensemble des activités de formation, la conférence leur a aussi offert la possibilité d'apprendre comment les équipes des autres parties de la province traitent des questions telles que la motivation, les campagnes de financement, les rapports avec les organismes de l'extérieur et le maintien de l'image publique du groupe. Les organismes présents ont également pu profiter d'une précieuse occasion de s'entretenir de près et d'échanger des propos avec les bénévoles de R-S.

La cérémonie de remise de prix a permis à la SARSAV de rendre hommage à plusieurs de ses membres pour leur contribution remarquable à la R-S. Le sergent Don Dunk a remis une Mention élogieuse spéciale de la GRC à l'agent de conservation Daryl Minter, bénévole de la SARSAV et maître-chien rattaché au ministère de l'Environnement de la Saskatchewan.

En mars 2004, Daryl et son partenaire « Zoro » ont traversé la province en auto pour aller prendre part à la recherche d'un homme âgé qui s'était perdu dans les bois près de Prince Albert. Luttant contre une lourde fatigue, Daryl et Zoro ont aidé à retrouvé le vieux monsieur qui, devenu trop faible pour se tenir debout ou appeler au secours, serait certainement mort sans leur intervention.

L'agent de conservation Daryl Minter et son partenaire canin, Zoro

La conférence a aussi donné lieu à des Jeux de R-S pendant lesquels des équipes venues de toute la province se sont fait une lutte amicale en démontrant leurs compétences en navigation, gestion de recherches et traitement des survivants, des morts et des blessés, ainsi que leurs connaissances générales en R-S. La concurrence s'est révélée féroce et, finalement, c'est l'équipe de R-S extrêmes de Qu'Appelle qui a remporté le titre de champion pour cette année.

Le groupe *Exploits* vainqueur des Jeux de R-S au sol de Terre-Neuve-et-Labrador

Exploits, l'équipe gagnante des Jeux de l'Association de recherche et sauvetage au sol de Terre-Neuve-et-Labrador, représentera la province aux Jeux de SAR*SCÈNE* 2004 à Calgary, en Alberta, le 13 octobre.

Les jeux provinciaux, tenus pendant la fin de semaine annuelle de formation organisée par l'Association et tenue cette année à Gros Morne (T.-N.), mettaient en lice sept équipes qui se sont affrontées dans des concours en gestion des recherches, habiletés de survie, soins médicaux d'urgence et navigation, et aussi lors d'une activité mystère où les équipes devaient répondre à des questions techniques au sujet des outils courants de la R-S.

Près d'une centaine de bénévoles et d'invités ont participé aux trois journées d'activités comprenant des exposés sur les soins d'urgence en nature sauvage, l'élaboration de normes à Terre-Neuve-et-Labrador, le recours aux hélicoptères et la recherche d'indices, et aussi un cours pratique sur le système mondial de localisation (GPS).

PRIX

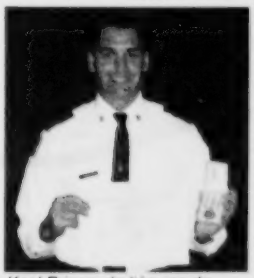
Prix de sauvetage en eaux vives décerné à l'équipe de plongée du Service d'incendie de Calgary

L'équipe de sauvetage aquatique du Service d'incendie de Calgary (CFD) a remporté le plus prestigieux des prix internationaux pour son excellence dans le sauvetage en eaux rapides. C'est la première fois qu'une équipe canadienne de plongée remporte le prix Higgins and Langley Memorial pour réalisations remarquables en sauvetage dans des rapides. Cette récompense est un hommage à l'état supérieur de préparation et à la vigilance du groupe dans la collectivité pour prévenir les blessures et les accidents mortels sur les cours d'eau de la région.

Keal Prince, agent de formation et coordonnateur du programme de sauvetage aquatique, a pris part à une cérémonie à Lansdowne (Virginie) où il a accepté le prix au nom du CFD.

Selon ses propres paroles : « Nos spécialistes en recherche et sauvetage l'ont remporté sur 20 à 25 autres organismes de tous les pays. C'est tout un fleuron qui s'ajoute à notre couronne et à l'honneur du Service d'incendie et de la Ville de Calgary ».

Les 50 membres de l'équipe de sauvetage aquatique ont tous été félicités pour leur dévouement sans faille, leur préparation à toutes les urgences, leur esprit d'équipe et leur succès dans la mise sur pied d'un programme d'éducation publique auquel la collectivité a adhéré d'emblée.



Keal Prince, de l'équipe de plongée du Service d'incendie de Calgary

Prince raconte que les juges ont choisi les gagnants à l'unanimité, impressionnés par le contenu du programme, le niveau élevé de la formation et la diversité remarquable des services offerts.

Il ajoute que « Les plongeurs du CFD ont relevé la norme d'excellence des programmes en acquérant des compétences spéciales en sauvetage, plongée en eaux rapides, plongée sous la glace, collecte d'indices et enquête de nature judiciaire ».

En juin 2002, tout juste en amont du barrage, l'équipe a sauvé trois personnes dont l'embarcation gonflable avait chaviré. Photo par Darrell Uruski

Le chef des pompiers, Wayne Morris, lui-même membre fondateur de l'équipe de sauvetage aquatique en 1976, déclare que l'obtention de ce prix atteste de la qualité des personnes qui ont consacré une part si grande de leur vie professionnelle et aussi de leur vie personnelle à faire du programme la réussite qu'il incarne aujourd'hui.

L'équipe a accompli de grandes choses au cours de ses 29 ans d'histoire. Au début des années 70, Calgary avait connu une série de noyades, la plupart dans les eaux du barrage régulateur de la partie aval de la rivière Bow. Une collaboration avec le ministère de l'Environnement de l'Alberta pour créer l'équipe de sécurité du barrage, une autre étape du programme de sauvetage aquatique, a mis fin aux noyades et il n'y en a pas eu une seule depuis.

Comme le dit M. Prince, « Ce genre d'engagement altruiste à protéger la vie des autres est l'essence même de l'équipe de sauvetage aquatique ».

Le prix Higgins and Langley Memorial est ainsi nommé en l'honneur de Earl Higgins et de Jeffery Langley. Higgins, écrivain et cinéaste, a perdu la vie en 1980 en tentant de sauver un enfant saisi par les eaux en crue du fleuve Los Angeles. Langley, pompier et ambulancier paramédical au service d'incendie du comté de Los Angeles, est mort dans un accident d'hélicoptère en 1993.

Extrait du périodique LINK avec la permission du CFD

Le 103e Escadron de R-S remporte le prix « Lauréat »

Les membres de l'équipage du 103e Escadron de R-S de Gander (Terre-Neuve), ont reçu un deuxième hommage pour le sauvetage du navire de charge finnois *Camilla*, en janvier 2003.

Ils ont reçu le prix « Lauréat » décerné par le magazine de l'industrie aéronautique Aviation Week and Space Technology. C'est la première fois qu'un équipage canadien est ainsi honoré dans la catégorie Opérations.

Le major Gilbert Thibault, le capitaine Andrew Mercer, le caporal-chef Rob Vidito, le sergent Emilio Dechantal et les caporaux-chefs Dave Cooper et Scott Elliston ont reçu leur prix en avril 2004 et sont ainsi devenus membres du « Laureate Hall of Fame » au Smithsonian National Air and Space Museum de Washington, D.C.

Le caporal-chef Scott Elliston décrit le sauvetage de janvier 2003 comme une mission tout particulièrement difficile, surtout à cause des conditions atmosphériques orageuses. Le Cormorant risquait sans cesse de frapper le bateau en dérive, aux prises avec des vents de 70 km/h et des vagues de 10 m qui se fracassaient sur le pont du *Camilla* désemparé.

Transports Canada annonce les Prix de sécurité maritime de 2004

En hommage à leurs efforts pour rehausser les normes de sécurité et améliorer les milieux de travail dangereux à bord des bateaux de pêche, George Chafe et Charles Roberts ont reçu le Prix 2004 de Transports Canada pour leur apport remarquable à la sécurité maritime au Canada.

En leur remettant le prix, lors de la réunion semestrielle du Conseil consultatif maritime canadien, l'ancien ministre des Transports Tony Valeri a souligné qu'il était bien mérité « en raison de l'engagement exceptionnel manifesté depuis 20 ans par MM. Chafe et Roberts à l'égard de l'industrie de la pêche ».

Le prix a été créé en 1997 afin de bien sensibiliser la population à la sécurité maritime au Canada et de rendre hommage aux personnes qui apportent une contribution hors du commun à la réalisation de cet objectif.

Mentions d'excellence en sécurité nautique au Canada

Présentée lors du dîner du Conseil canadien de la sécurité nautique, au début de 2004, la sixième édition annuelle des Mentions d'excellence en sécurité nautique au Canada (MESNC) a rendu hommage aux personnes et groupes qui ont apporté une contribution exceptionnelle à la sécurité nautique au Canada en 2003. Voici les lauréats et leur catégorie d'appartenance :

- Heather McDonald, Prix du plaisancier sécuritaire de l'année 2003
- Michael et Will Pratt, Escadrilles canadiennes de plaisance, Sauvetage de l'année
- Greg Meaker, Professionnel nautique de l'année
- Austin Gilbert, Bénévole de l'année en sécurité nautique
- Fédération québécoise du canot et du kayak, Meilleure campagne de sécurité nautique
- Ontario Marine Operators Association, Campagne environnementale de l'année
- Fox 40, Meilleur nouveau produit en sécurité nautique
- Monto Reno Marina, Prix Marina verte de la meilleure initiative environnementale
- Salus, Prix des fabricants de produits nautiques
- Garde côtière auxiliaire canadienne, Mention spéciale
- Natasha Fudge, Mention spéciale
- Section d'Edmonton des Escadrilles canadiennes de plaisance, Mention spéciale

Les MESNC ont pour but d'honorer les personnes, les programmes, les organismes et les marinas qui aident à accroître la sécurité et la qualité de la navigation de plaisance au Canada, pour le bien de tout le monde, et à préserver la propreté de l'environnement.

Pour plus amples renseignements au sujet des MESNC, consulter le site Web du Conseil canadien de la sécurité nautique à www.csbc.ca

Un ancien président de l'association de R-S de l'Alberta remporte un prix de la NASAR

Le caporal John Rotheisler de la 4e Escadre Cold Lake, ancien président de l'Association provinciale de R-S de l'Alberta, a reçu une récompense lors de la conférence 2004 de la National Association for Search and Rescue (NASAR) en hommage à son travail remarquable en recherche et sauvetage.

Le caporal Rotheisler s'est mérité le prix de la NASAR pour un État ou une province canadienne.

« en reconnaissance du dévouement exemplaire et du professionnalisme consommé dont il a fait preuve dans toute sa participation aux activités de groupes professionnels ou communautaires de R-S à l'échelle nationale, provinciale et locale ».

En 2003, le caporal Rotheisler avait reçu un Certificat de mérite du Secrétariat national de recherche et de sauvetage.

Suite à la prochaine page

Nouveau Centre conjoint de coordination de sauvetage à Victoria

par Patrick Ciavaglia

Les capacités de coordination des activités de recherche et de sauvetage (R-S) dans l'Ouest du Canada ont gagné en efficacité avec l'ouverture du nouveau Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) à Victoria, en avril dernier.

Les membres du personnel de l'Aviation canadienne et de la Garde côtière canadienne ont aidé à la conception du centre de commandement lors du lancement du projet il y a environ deux ans. En plus d'agrandir l'espace de travail, l'aménagement du nouveau centre rehausse la capacité des officiers de service à communiquer entre eux, verbalement aussi bien qu'électroniquement.

Le nouveau JRCC, bâti près de l'ancien dans un immeuble datant de 1901, est conçu de façon à améliorer la fonctionnalité de la surveillance et de la coordination des interventions de R-S.

Les officiers, munis du Système de gestion des interventions de recherche et de sauvetage, sont maintenant flanqués de plusieurs moniteurs légers à écran plat sur lesquels sont affichées des données en temps quasi réel sur les activités maritimes et aériennes en cours dans la région.

Les nouvelles installations rendront plus faciles les opérations quotidiennes de routine, mais leur réel avantage premier s'imposera lors d'une demande d'intervention massive de R-S. Un centre de commandement unifié, doté de portes de verre afin que les autorités puissent observer la salle de contrôle, est intégré au plan général d'aménagement.

Cette pièce est équipée d'écrans montrant tous les renseignements les plus récents sur l'intervention, ce qui permet aux représentants sur les lieux de se tenir à jour sans nuire au travail des officiers. En outre, le centre est doté de terminaux médias permettant aux représentants de demeurer en contact avec leurs supérieurs.

Patrick Ciavaglia était agent de communication contractuel du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, pendant l'été 2004.

Éloges remis à deux bénévoles après un sauvetage audacieux en aéroglisseur

par Patrick Ciavaglia

Un membre de l'équipe de R-S de Barachois, à Terre-Neuve-et-Labrador, et un sapeur-pompier volontaire de la localité ont reçu une Mention élogieuse du commandant sous-divisionnaire de la Gendarmerie royale du Canada en hommage à un sauvetage audacieux réussi à bord d'un aéroglisseur le 7 février 2004.

C'est le 13 avril 2004 que l'équipier Pat McCarthy et le sapeur-pompier Peter Hall ont été ainsi honorés pour avoir sauvé la vie de trois motoneigistes dont les véhicules étaient à moitié submergés dans les eaux de la baie St-Georges, sur la côte ouest de Terre-Neuve-et-Labrador. Les deux hommes se sont lancés à la rescousse dans des conditions atmosphériques de voile blanc et ils couraient le risque d'être emportés par les flots de la mer qui roulaient à moins de 15 pieds du lieu du sauvetage. Peter Hall s'est vu forcé de rester 40 minutes debout dans une bouillie d'eau et de glace pendant que Pat McCarthy faisait la navette et transportait les trois victimes jusqu'au rivage, un par un, à bord de l'aéroglisseur à deux places.

C'est en prévision de cas de ce genre que les membres de l'équipe de R-S de Barachois avaient acheté l'aéroglisseur, à même leurs propres fonds. Ils ont amassé la somme de 10 000 dollars en organisant les « campagnes ordinaires » et en offrant leurs services contre rémunération pour la direction de la circulation et du stationnement lors d'activités communautaires. Ils ont enfin pu acheter un aéroglisseur usagé qui a subi quelques réparations et l'installation d'une nouvelle jupe de piston avant que l'équipe de Barachois en prenne possession il y a deux ans. ■

Un appel de détresse MayDay déclenche une intervention CATAIR

Le 11 mars 2004, un avion de la British Airways volant au nord-est de Gander (T.-N.) se trouve aux prises avec des problèmes de feu et de fumée et lance un appel de détresse MayDay. L'équipe d'intervention des Forces canadiennes en cas de catastrophe aérienne majeure (CATAIR) est aussitôt alertée et l'aéronef Hercules contenant la panoplie CATAIR et le personnel nécessaire se met en route vers Gander.

Toutes les ressources affectées, y compris un appareil Cormorant du 103e Escadron, sont sur pied d'alerte pour intervenir au cas où l'avion de la British Airways s'écraserait, mais, heureusement, il atterrit normalement à Gander. Une catastrophe aérienne est évitée.

CATAIR est le plan d'intervention d'urgence des Forces canadiennes pour les cas d'accident d'aéronef en région inhospitalière au Canada lorsque les ressources nécessaires dépassent celles d'un Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC). Le plan offre des services de R-S sur de vastes périmètres dans les régions retirées du Canada, tout spécialement dans l'extrême Arctique. CATAIR dispose de quatre panoplies de R-S pouvant chacune prendre charge de 80 personnes et contenant un matériel varié tel que des tentes, des fournitures médicales, un hôpital de campagne, un véhicule tout terrain à six roues, un hôpital de campagne, des vivres, des vêtements adaptés à l'environnement, et ainsi de suite, bref, tout ce qu'il faut pour aider les rescapés à survivre même dans les conditions climatiques les plus sévères. La panoplie CATAIR permet de prendre soin de 320 personnes pendant 72 heures, mais le tout est aussi compatible avec le matériel provenant du principal aéronef de R-S déployé.

Tout ce matériel se trouve à la BFC Trenton, qui est la base centrale des Forces canadiennes. Cela permet un déploiement rapide vers toutes les destinations au Canada. Chaque panoplie est identique aux autres.

C'est lors de l'écrasement du vol 111 de la Swissair au large des côtes de la Nouvelle-Écosse, en 1998, qu'a eu lieu la première mobilisation de CATAIR pour faire face à une catastrophe aérienne au Canada. Ce jour-là, malheureusement, l'absence de survivants est vite devenue évidente, et l'équipe est retournée à sa base.

L'aéronef CC-130 Hercules, qui largue les panoplies CATAIR, consomme 5 000 livres de carburant à l'heure.

Dans la plupart des cas, lorsque les événements se déroulent rapidement, il est fort préférable de mettre en action le plan CATAIR, quitte à laisser les ressources en attente, plutôt que de remettre le déclenchement à plus tard et de risquer qu'elles n'arrivent pas à temps.

Vu l'intensification des voyages en direction du nord, et dans le cadre du plan CATAIR, les Forces canadiennes se sont aussi munies de réserves de matériel et de provisions tout spécialement pour l'Arctique. Six caches contenant des vêtements de survie et des sacs de couchage seront aménagés à Iqaluit, Yellowknife, Rankin Inlet, Resolute Bay, Inuvik et Whitehorse. Le matériel pourra servir lors d'interventions de R-S à la suite d'appels de détresse, soit seul, soit en combinaison avec le matériel habituel de CATAIR. ■

Événements à venir

United States Coast Guard Auxiliary's 2004 National Conference (NACON)
Du 2 au 4 septembre 2004 à Costa Mesa (CALIFORNIE É.-U.)

The Pararescue Association of Canada 60th Anniversary Reunion
Du 9 au 12 septembre 2004 à Winnipeg (Manitoba)

Tri-State SAR Conference
Du 15 au 19 septembre 2004 à Belleayre Mountain Ski Area Highmont (NEW YORK É.-U.)

International Snow Science Workshop (ISSW) 2004
Du 19 au 24 septembre 2004 à Jackson Hole (WYOMING É.-U.)

SAREX national 2004
Du 20 au 25 septembre 2004
Comox (Colombie-Britannique)

Colloque annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique
Du 23 au 26 septembre 2004 à Whistler (Colombie-Britannique)

SARSCÉNE 2004
Du 13 au 16 octobre 2004 à Calgary (Alberta)
Sans frais : 1 800 727-9414

Colloque sur les mesures d'urgence
Du 25 au 27 octobre 2004 à Vancouver (Colombie-Britannique)

International Search and Rescue Competition (ISAR)
Du 4 au 7 novembre 2004 à Portsmouth (VIRGINIE É.-U.)

SAR 2005
Du 8 au 10 mars 2005 à Miami (FLORIDE É.-U.)

SAR 05, NASAR
Du 25 au 28 mai 2005 à Oakland (CALIFORNIE É.-U.)

Pour obtenir la liste complète, consulter le site www.snrs.gc.ca et cliquer sur la rubrique **Événements.**

Collision simulée d'un traversier lors d'un exercice de R-S

par Derek Smith

Un exercice de recherche et de sauvetage (R-S) en mer a eu lieu à l'entrée du fjord du Saguenay, au tout début de mai 2004, mettant à contribution la Société des Traversiers du Québec, la Garde côtière canadienne (GCC) et une entreprise locale de navires d'excursion, sous la direction de la GCC, section régionale du Québec.

La GCC et la Société des Traversiers ont pu compter sur la participation des Croisières famille Dufour et des Croisières AML (deux entreprises offrant des excursions sur le Saint-Laurent), des Organisations de mesures d'urgence (OMU) locales, des services de police, de Parcs Canada et de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC). Les compagnies de transport maritime ont profité de l'exercice pour mettre en pratique et vérifier leurs propres procédures d'urgence.

La scène, quelques secondes avant la collision simulée du traversier Jos-Deschênes *et du navire d'excursion* Cavalier Grand Fleuve.

Le scénario consistait en une collision simulée entre un traversier de la rivière Saguenay, le *Jos-Deschênes*, et un gros navire d'excursion, le *Cavalier Grand Fleuve*. L'exercice a commencé le 2 mai à 7 h du matin par le lancement d'un appel de détresse. Les unités de la GCC et de la GCAC, y compris le NGCC *Isle Rouge*, ont répondu à l'appel pour évacuer les « blessés » et diriger sur place les opérations de recherche et de sauvetage des « survivants », qu'ils ont transportés jusqu'aux quais du gouvernement à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine où les OMU locales avaient aménagé des points d'accueil.

La prestation des soins aux « survivants, morts et blessés » et la procédure de localisation et de compte rendu des membres des équipes de R-S ont fait l'objet d'une vérification avec l'aide de « survivants » de l'accident et d'un certain nombre de personnes tenant chacune des planches

Photos fournies gracieusement par M. Hubert Degagnés, directeur de l'exercice

L'abandon du navire par les « passagers » et l'équipage permet la vérification des rampes d'évacuation et les radeaux du sauvetage.

numérotées dont certaines avaient été lancées à l'eau pour tenir lieu et place de « naufragés » tombés par-dessus bord lors de l'accident. Le *Jos-Deschênes* a abordé au quai de Tadoussac où l'équipage a vérifié les canots de sauvetage et les rampes d'évacuation en situation réelle.

Tout compte fait, l'exercice s'est révélé intéressant et instructif pour la GCC, les exploitants de navires et les autorités locales. Il a offert une occasion précieuse de mettre à l'essai les plans d'urgence et il a permis aux groupes de mettre en pratique leurs méthodes et de coordonner leurs actions pour réussir une intervention. ■

Derek Smith, analyste principal au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, est un stagiaire en provenance de la Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni.

L'Association de recherche et de sauvetage de la Nouvelle-Écosse est la première au Canada à instaurer des lignes directrices de fonctionnement avec Parcs Canada et l'OMU

par Ginny Miller

Il y a maintenant des lignes directrices officielles à suivre lorsque les bénévoles de recherche et de sauvetage au sol (RSS) de la Nouvelle-Écosse participent à des opérations de recherche sur les territoires appartenant à Parcs Canada.

Au début de mars 2004, l'Organisation de mesures d'urgence, l'Association de RSS de la Nouvelle-Écosse et Parcs Canada ont signé un protocole d'entente définissant le rôle et les responsabilités de chaque organisme si des gens s'égarent ou manquent à l'appel et donnent lieu à des opérations de recherche dans un de nos parcs nationaux.

Cette entente conclue entre Parcs Canada et un groupe de bénévoles est le tout premier en son genre au Canada. Un tel accord était devenu nécessaire en partie à cause des particularités de la loi régissant les parcs nationaux. Comme le fait remarquer Mike Lester, directeur exécutif de l'OMU : « Cette entente est conclue afin d'officialiser un processus garantissant que la procédure des opérations de sauvetage gardera son objectif original ».

L'accord a pour but premier l'élaboration conjointe d'instructions permanentes d'opérations et l'uniformisation des méthodes utilisées pour les recherches de personnes sur les territoires de Parcs Canada.

L'Association de RSS de la Nouvelle-Écosse est le pivot central de cette entente. Ses membres ont repris le fardeau de l'OMU et, comme le dit M. Lester, « ils ont livré le produit voulu ».

Ils présenteront également des recommandations à l'OMU et à Parcs Canada concernant des améliorations à apporter à la formation en RSS.

Charlie Strickland, président de l'Association de RSS de la Nouvelle-Écosse, explique que « si l'entente a pu se réaliser, c'est grâce au travail acharné et à l'appui de l'OMU et de Parcs Canada et au sens professionnel évident des bénévoles de la Nouvelle-Écosse ».

Un partenariat accru

Le programme de R-S est actuellement administré avec la collaboration de la GRC et le soutien de l'OMU. Des ambulanciers aériens et des auxiliaires médicaux se joignent déjà aux chercheurs. M. Lester aimerait voir un accroissement du partenariat entre les divers groupes et la signature de protocoles d'entente semblables avec les forces de police locales.

L'Association de RSS de la Nouvelle-Écosse se compose de 24 équipes regroupant 1 650 bénévoles solidement formés. Elle met ce bassin de bénévoles, dotés d'une même structure de commandement et d'une même stratégie de communication, à la disposition de quiconque en a besoin dans toute une gamme de situations d'urgence. ■

Des représentants de l'OMU, de l'Association de RSS de la Nouvelle-Écosse et de Parcs Canada ratifient le protocole d'entente, le premier en son genre pour les bénévoles en R-S dans les parcs nationaux. De gauche à droite : (rangée inférieure) Carol Whitfield de Parcs Canada, le ministre Ernest L. Fage, Charlie Strickland de l'Association de RSS de Nouvelle-Écosse; (rangée supérieure) Yves Bosse de Parcs Canada, Linda Frank de Parcs Canada, Keith Crosland de l'OMU et Mike Lester de L'OMU.

Photo fournie gracieusement par Communications Nova Scotia

Un cours de secourisme en nature sauvage basé sur la mise en situation réelle

« Si vous êtes rendu à 50 milles au cœur de la nature sauvage et qu'aucune ligne téléphonique 911 ne répond plus, évitez la crise cardiaque et la fracture du fémur. Vous pourrez vous débrouiller avec la plupart des autres problèmes ». C'est du moins l'avis de Blair Doyle, de l'équipe de R-S d'Halifax.

Photos par Blair Doyle

par Ginny Miller

En préparation en vue d'une randonnée pédestre dans la péninsule de Gaspé, au Québec, je me suis inscrite à un cours de secourisme en nature sauvage et en régions éloignées organisé par Blair Doyle et Andrew Foran, deux instructeurs-entraîneurs accrédités par la Société canadienne de la Croix-Rouge.

Blair Doyle, chef de l'entreprise Doyle Adventure and Safety, a élaboré un cours de trois jours de formation intensive auquel s'inscrivent en grand nombre amateurs de plein air, utilisateurs de petites embarcations, exploitants d'entreprises d'écotourisme et guides touristiques.

Le premier jour, un vendredi, les 20 participants ont appris la théorie et les notions pratiques de base concernant les blessures des tissus mous, l'hypothermie, le traitement des blessures mineures, la confection et la pose d'éclisses et la RCR. Ensuite, le groupe a passé 18 heures à mettre en pratique ces connaissances nouvelles en composant des scénarios et en jouant à tour de rôle les victimes et les sauveteurs. Le samedi soir, Blair Doyle et Andrew Foran, avec l'aide des autres moniteurs, ont mis en scène la simulation d'un accident tragique sur les bords du lac. Il y avait un certain nombre de victimes dont un père de famille coléreux (peut-être un peu ivre), une maman gravement blessée et un petit garçon de cinq ans porté disparu.

Nous avons suivi la direction d'où venaient les appels de détresse, en pleine nuit noire, avec seulement des lampes de poche pour nous orienter. Arrivés enfin sur les lieux de l'accident, où régnait un chaos total, nous avons trouvé une femme criant à l'aide et tenant dans ses mains le gilet de sauvetage d'un enfant.

Nous avons pu traiter certaines des victimes en état de choc et d'hypothermie et nous occuper d'une personne qui s'était cassé un bras, mais le petit garçon n'a pas survécu.

Dimanche midi, tout le monde était épuisé aussi bien émotionnellement que physiquement, mais chacun d'entre nous était mieux préparé à s'aventurer dans les bois.

Pour plus amples renseignements au sujet des cours offerts par la société Doyle Adventure and Safety, consulter le site Web à http://users.eastlink.ca/~adventure ■

Ginny Miller, rédactrice pigiste, est fraîchement diplômée de l'université en relations publiques et titulaire d'un certificat de survie et de secourisme en nature sauvage.

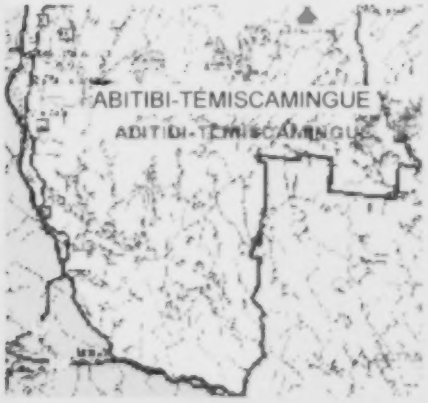
Amélioration des capacités d'intervention grâce à des

Les cinq projets décrits ici sont appuyés par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage

Un groupe de bénévoles en R-S du Québec améliore ses communications et ses délais d'intervention grâce à du matériel nouveau

L'Abitibi-Témiscamingue est une région accidentée et éloignée située dans le nord-ouest du Québec. L'équipe locale de bénévoles en R-S, qui devait fréquemment emprunter du matériel de sauvetage, était à la recherche de fonds qui lui permettraient d'améliorer son rendement, notamment en modernisant ses moyens de communication et en raccourcissant ses délais d'intervention. Grâce au parrainage de la Sûreté du Québec et à l'aide financière du FNI, le groupe dispose maintenant de matériel de R-S perfectionné dont des appareils radio et des téléphones et elle s'est dotée notamment de capacités d'évacuation de blessés. Le groupe a aussi renforcé ses ressources de prévention des cas de R-S en présentant le programme « Pour survivre, reste près d'un arbre » dans les écoles de la région.

Projet n° QC 2/02 ■



Le FNI aide un groupe à renforcer ses ressources mobiles

L'équipe de recherche et de sauvetage de Campbell River s'est rendu compte de la nécessité de mettre à jour ses logiciels et son matériel de R-S pour demeurer efficace, surtout dans les cas de recherches multiples ou sur de vastes territoires.

Avec l'aide financière du FNI et le parrainage de l'Organisation de mesures d'urgence de la Colombie-Britannique, l'équipe de R-S de Campbell River est maintenant capable de moderniser son matériel informatique et ses logiciels et de former ses membres à l'utilisation des programmes de gestion en R-S et de cartographie.

Les nouvelles acquisitions renforceront les capacités mobiles de R-S des bénévoles et permettront au groupe de travailler et de communiquer plus efficacement avec les autres organismes pendant les opérations de recherche.

Le territoire de compétence du groupe de R-S de Campbell River est devenu quatre fois plus grand à la suite de la dissolution d'autres équipes de bénévoles. Il est donc d'autant plus important qu'il dispose d'une unité de commandement mobile.

Projet n° C.-B. 10/04 ■

Terre-Neuve-et-Labrador se dote de normes de formation adaptées à ses besoins

Forte de ses 900 membres et de ses 27 équipes réparties dans toute la province, l'Association de R-S de Terre-Neuve-et-Labrador (NLSARA) voulait se doter de normes de

outils didactiques, des normes et du matériel de pointe

formation et d'efficience en RSS qui seraient à la fois adaptées aux besoins de la région et conformes aux critères nationaux.

S'appuyant sur le parrainage du ministère de la Justice et le soutien financier partiel du FNI, l'Association prévoit aussi officialiser et mettre en commun le Modèle de partenariat en sécurité nautique pour la prestation de programmes communautaires déjà utilisé conjointement par la NLSARA et le Bureau régional de la sécurité nautique.

Les équipes sont chargées des recherches au sol et dans les eaux intérieures, et l'officialisation du modèle de partenariat raffermira le partenariat actuel entre le Bureau de la sécurité nautique et la NLSARA.

Le nouveau programme de formation couvrira l'utilisation du GPS et de l'interface cartographique numérique pour les groupes de RSS en régions isolées.

Projet n° T.-N.-L 1/04 ■

Nouveaux outils d'apprentissage de la R-S en cas d'avalanche pour améliorer les interventions multi-instances

La Division E de la Gendarmerie royale du Canada, en Colombie-Britannique, parraine la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie de gestion des interventions multi-instances de R-S.

La nouvelle stratégie se base sur les mesures élémentaires de sécurité en cas d'avalanche et associe les pratiques optimales existantes en vue d'améliorer l'efficacité des interventions multi-instances de R-S.

Le FNI apporte son aide à la mise en œuvre de la stratégie, qui s'adresse à la fois aux travailleurs rémunérés et aux bénévoles en R-S.

Le programme permet aux participants d'apprendre à leur propre rythme au moyen d'outils didactiques d'apprentissage à distance tels que bandes vidéo, audioclips, films d'animation, scènes virtuelles d'avalanche, auto-évaluation, forums informatiques et liens vers d'autres sites Web. Les participants en viennent ainsi à mieux comprendre tous les éléments d'une intervention d'urgence en cas d'avalanche et leurs propres rôles et responsabilités dans ce contexte.

En utilisant ce programme, les participants pourront non seulement imaginer ce qui se produit lors d'une avalanche, mais aussi en faire l'expérience grâce aux outils didactiques.

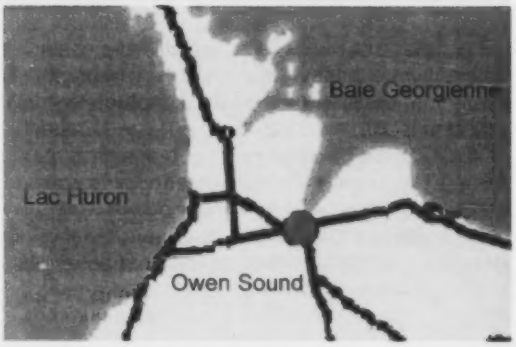
Bien que conçu en Colombie-Britannique, le programme est applicable à toutes les régions canadiennes sujettes aux avalanches.

Projet n° GRC 2/04 ■

Meilleures chances de survie grâce à des capacités accrues de sauvetage

Le Service d'incendie et d'urgence d'Owen Sound (OSFES) s'est donné pour but d'améliorer ses ressources en R-S maritimes et de donner les meilleures chances possibles de survie aux victimes d'accidents sur l'eau ou dans les airs.

Le groupe de l'OSFES, grâce au financement du FNI et au parrainage



de l'Organisation des mesures d'urgence de l'Ontario, pourra améliorer ses capacités de sauvetage en commençant par les moyens nécessaires au repérage d'une personne en détresse et au transport des victimes en lieu sûr.

L'équipe œuvre en collaboration avec la Garde côtière canadienne et assume une garde incessante et ininterrompue sur les eaux des environs d'Owen Sound.

En plus de ses eaux très achalandées par les navigateurs de plaisance, la région d'Owen Sound a vu le nombre de vols décollant de son aéroport grimper en flèche, passant de 3 920 en 2002 à environ 8 000 en 2003, et un bon nombre de ces avions volent au-dessus de l'eau.

L'hypothermie aiguë pouvant se produire très rapidement, il est essentiel de doter la région d'Owen Sound de capacités accrues d'intervention.

L'équipe de R-S, pour améliorer ses ressources d'intervention et offrir aux victimes les meilleures chances de survie possibles, recevra une plate-forme gonflable, des lunettes d'observation nocturne, des brancards, des dispositifs de protection, une trousse de flottaison et un radar.

Projet n° ON 4/04 ■

Pour plus amples renseignements sur le FNI, aller au site Web www.snrs.gc.ca et cliquer sur Nouvelles initiatives de R-S à la barre de menus.

outils didactiques, des normes et du matériel de pointe

formation et d'efficience en RSS qui seraient à la fois adaptées aux besoins de la région et conformes aux critères nationaux.

S'appuyant sur le parrainage du ministère de la Justice et le soutien financier partiel du FNI, l'Association prévoit aussi officialiser et mettre en commun le Modèle de partenariat en sécurité nautique pour la prestation de programmes communautaires déjà utilisé conjointement par la NLSARA et le Bureau régional de la sécurité nautique.

Les équipes sont chargées des recherches au sol et dans les eaux intérieures, et l'officialisation du modèle de partenariat raffermira le partenariat actuel entre le Bureau de la sécurité nautique et la NLSARA.

Le nouveau programme de formation couvrira l'utilisation du GPS et de l'interface cartographique numérique pour les groupes de RSS en régions isolées.

Projet n° T.-N.-L 1/04 ■

Nouveaux outils d'apprentissage de la R-S en cas d'avalanche pour améliorer les interventions multi-instances

La Division E de la Gendarmerie royale du Canada, en Colombie-Britannique, parraine la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie de gestion des interventions multi-instances de R-S.

La nouvelle stratégie se base sur les mesures élémentaires de sécurité en cas d'avalanche et associe les pratiques optimales existantes en vue d'améliorer l'efficacité des interventions multi-instances de R-S.

Le FNI apporte son aide à la mise en œuvre de la stratégie, qui s'adresse à la fois aux travailleurs rémunérés et aux bénévoles en R-S.

Le programme permet aux participants d'apprendre à leur propre rythme au moyen d'outils didactiques d'apprentissage à distance tels que bandes vidéo, audioclips, films d'animation, scènes virtuelles d'avalanche, auto-évaluation, forums informatiques et liens vers d'autres sites Web. Les participants en viennent ainsi à mieux comprendre tous les éléments d'une intervention d'urgence en cas d'avalanche et leurs propres rôles et responsabilités dans ce contexte.

En utilisant ce programme, les participants pourront non seulement imaginer ce qui se produit lors d'une avalanche, mais aussi en faire l'expérience grâce aux outils didactiques.

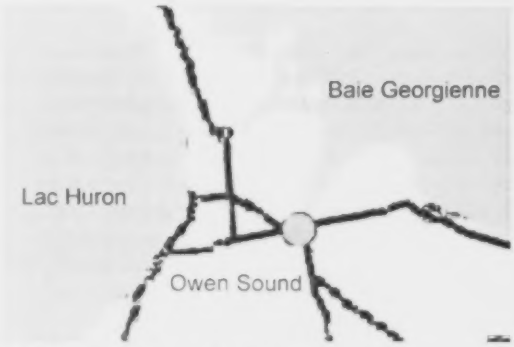
Bien que conçu en Colombie-Britannique, le programme est applicable à toutes les régions canadiennes sujettes aux avalanches.

Projet n° GRC 2/04 ■

Meilleures chances de survie grâce à des capacités accrues de sauvetage

Le Service d'incendie et d'urgence d'Owen Sound (OSFES) s'est donné pour but d'améliorer ses ressources en R-S maritimes et de donner les meilleures chances possibles de survie aux victimes d'accidents sur l'eau ou dans les airs.

Le groupe de l'OSFES, grâce au financement du FNI et au parrainage



de l'Organisation des mesures d'urgence de l'Ontario, pourra améliorer ses capacités de sauvetage en commençant par les moyens nécessaires au repérage d'une personne en détresse et au transport des victimes en lieu sûr.

L'équipe œuvre en collaboration avec la Garde côtière canadienne et assume une garde incessante et ininterrompue sur les eaux des environs d'Owen Sound.

En plus de ses eaux très achalandées par les navigateurs de plaisance, la région d'Owen Sound a vu le nombre de vols décollant de son aéroport grimper en flèche, passant de 3 920 en 2002 à environ 8 000 en 2003, et un bon nombre de ces avions volent au-dessus de l'eau.

L'hypothermie aiguë pouvant se produire très rapidement, il est essentiel de doter la région d'Owen Sound de capacités accrues d'intervention.

L'équipe de R-S, pour améliorer ses ressources d'intervention et offrir aux victimes les meilleures chances de survie possibles, recevra une plate-forme gonflable, des lunettes d'observation nocturne, des brancards, des dispositifs de protection, une trousse de flottaison et un radar.

Projet n° ON 4/04 ■

Pour plus amples renseignements sur le FNI, aller au site Web www.snrs.gc.ca et cliquer sur Nouvelles initiatives de R-S à la barre de menus.

Un groupe de travail cherche à établir une fréquence d'appel nationale

L'absence d'une fréquence radio commune est souvent l'un des principaux obstacles à un fonctionnement collectif sans faille de la part des fournisseurs de services de R-S, qui ont souvent dû se rabattre sur des solutions de fortune quand ils se sont trouvés incapables de communiquer sur une seule et même fréquence. C'est une situation devenue franchement inacceptable.

Aujourd'hui, enfin, un groupe de travail créé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et dirigé par l'inspecteur Marc Parent, mandaté par la Gendarmerie royale du Canada, pose les premiers jalons d'une solution à la fois efficace et abordable : une fréquence d'appel nationale inter-organismes de recherche et de sauvetage (FNIORS).

Le groupe est formé d'experts dans le domaine des opérations de R-S et des communications radio. Leur première tâche consistait à comprendre l'envergure du problème dans tous ses détails partout au pays.

« Une étape importante », explique l'inspecteur Parent, « a été de nous assurer la participation d'Industrie Canada, l'organisme fédéral chargé d'attribuer les fréquences radio. Le Ministère nous a été très utile et il a accepté de participer au groupe de travail ».

Le groupe comprend aussi 35 membres venus de groupes nationaux de bénévoles, de l'Association canadienne des chefs de police, des programmes provinciaux et territoriaux d'intervention d'urgence, de services de police provinciaux et de ministères et organismes gouvernementaux s'occupant de R-S.

À la première réunion du groupe de travail, une conférence téléphonique tenue en juin 2004, les participants se sont entretenus des problèmes et de solutions possibles. Chaque territoire de compétence a décrit sa situation et expliqué la mesure dans laquelle l'absence d'une seule et même fréquence radio nuit aux opérations de R-S. Un débat détaillé est en cours afin d'examiner tous les organismes au sein d'une même compétence et leur infrastructure actuelle de communication.

Une seule fréquence nationale radio pour tous les organismes s'occupant de R-S

Tous les intéressés appuient, à l'unanimité, la nécessité d'une seule et même fréquence radio pour les premiers contacts entre les intervenants de R-S des divers organismes.

Le groupe de travail préconise l'addition de deux fréquences de communication simplex et de trois fréquences duplex afin de faire en sorte que la composante terrestre de la R-S dispose d'un spectre suffisant pour la conduite de ses opérations. Le groupe suggère également la mise en place d'une fréquence aérienne nationale pour les interventions de R-S afin que les groupes de bénévoles et les aéronefs privés et commerciaux puissent communiquer de façon efficace s'ils participent à la recherche.

Le défi principal demeure de trouver des fréquences utilisables dans la bande VHF allant de 136 MHz à 174 MHz, qui conviendrait le mieux aux opérations de R-S au sol, lesquelles utilisent principalement ces fréquences maintenant. Dans la plupart des cas, il suffirait simplement de reprogrammer les radios actuelles, et non pas d'en acheter de nouvelles. Seules les équipes recourant à la radio à large bande pourraient se voir obligées d'acquérir de nouveaux appareils. Le groupe de travail cherche d'ailleurs des solutions aux problèmes que cela peut causer.

Les premiers répondants se tournent de plus en plus vers des spectres autres que la bande VHF en partie à cause des lacunes en matière d'efficacité mais surtout vu le manque de disponibilité des fréquences VHF. Le recours à d'autres spectres, comme les bandes UHF ou de 800 MHz, pourraient toutefois poser d'autres problèmes aux intervenants en R-S en raison du type d'utilisation et des besoins particuliers de leur travail.

Préoccupations connexes

Le coût est une question qui revient dans toutes les discussions. Les participants mentionnent divers mécanismes de financement, notamment une demande au Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage, qui pourrait aider à alléger les dépenses en matériel nouveau.

Dans le cas des aéronefs, qui se servent de radios VHF AM, l'adoption d'une fréquence commune causerait une difficulté de plus, tout particulièrement dans le Nord où l'aviation est appelée à l'aide dans la plupart des cas de R-S. L'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, dont des membres siègent au groupe de travail, participe activement à la quête de solutions.

Lorsque le groupe aura trouvé une fréquence qui convient, il faudra répondre à deux autres besoins : d'abord, faire connaître la nouvelle fréquence à tous les intéressés; ensuite, faire baisser le prix du droit de licence radio, surtout pour les bénévoles. Les règles actuellement en vigueur à Industrie Canada exigent que chaque propriétaire de radio à fréquence de liaison terrestre s'enregistre et paie un droit d'utilisation de la fréquence. Le groupe de travail estime qu'idéalement les bénévoles ne devraient pas avoir à assumer le fardeau du droit de licence lorsqu'ils enregistrent du matériel radio qui sert à sauver des vies.

Prochaines étapes

Éventuellement, la mise en application de la FNIORS permettra non seulement d'améliorer les interventions de R-S mais elle facilitera aussi les communications entre d'autres premiers répondants comme les services de police et d'incendie qui pourront se servir de la FNIORS pour effectuer leurs premiers contacts opérationnels. On peut également envisager la possibilité que le Canada et les États Unis étendent éventuellement la fréquence commune de R-S à toute l'Amérique du Nord, créant ainsi des liens radio vraiment sans faille entre les intervenants en recherche et sauvetage des deux côtés de la frontière. ■

Atelier 2004 des fabricants de radiobalises

par Chantal Pétrin

En mai, les fabricants de radiobalises se sont réunis en Floride à l'occasion d'un atelier organisé par la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) des États-Unis, qui a donné lieu à un débat sur les questions touchant les utilisateurs de radiobalise et les dirigeants de COSPAS-SARSAT, le Système international de satellites pour les recherches et le sauvetage.*

Recodage des radiobalises de détresse

Une question qui revient souvent sur le tapis est celle du coût du recodage d'une radiobalise de détresse. En réalité, dans le cas d'une radiobalise neuve, le recodage ne coûte rien du tout, les seuls frais étant ceux du transport et de la manutention. Dans le cas d'une radiobalise usagée, les frais de recodage sont d'environ 75 $US plus le transport et la manutention. Le tout ne devrait pas prendre plus de trois jours ouvrables en période normale et de 10 à 14 jours ouvrables pendant les périodes très achalandées

Vérification des radiobalises

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) reçoit souvent des demandes de renseignements au sujet de l'activation de vérification et d'essai des radiobalises de détresse de 406 MHz. Autrefois, les propriétaires de balises de 121,5 MHz pouvaient exécuter eux-mêmes la vérification sans craindre le risque d'une amende. Il s'agissait tout simplement de pousser un bouton-test à des moments précis de la journée. Aujourd'hui, toutefois, ce genre de vérification n'est plus nécessaire parce que toutes les balises de 406 MHz, plus perfectionnées que celles de 121,5 MHz, sont construites selon les spécifications stipulées par le COSPAS-SARSAT.

Si une radiobalise de 406 MHz est activée par son propriétaire en vue d'une vérification, l'activation est jugée injustifiée et le propriétaire s'expose à de lourdes amendes. Pour plus amples renseignements concernant l'activation injustifiée et les amendes qu'elle peut entraîner, consulter le site Web http://laws.justice.gc.ca/fr/R-2/index.html à la rubrique « Infractions et peines ».

Durée de vie utile des radiobalises de détresse

La durée de vie utile n'est pas la même pour toutes les balises. Normalement, elle est de 10 ans pour une balise de localisation personnelle (BLP) et pour une radiobalise de localisation des sinistres (RLS ou EPIRB). Un émetteur de localisation d'urgence (ELT), par contre, devrait durer aussi longtemps que l'aéronef où il est installé.

Fabricants de radiobalises de détresse

Les fabricants de radiobalises sont effectivement difficiles à dénicher, mais le COSPAS-SARSAT en affiche une liste à jour au www.cospas-sarsat.org/Beacons/beaconManufactureList.htm. S'il vous faut de l'aide supplémentaire, il suffit de téléphoner au SNRS au 1 800 727-9414.

L'atelier portrait sur divers sujets, notamment les balises à coût modique, le système d'alerte pour la sécurité des navires et la base internationale de données d'enregistrement de balises.

Mise au rebut des piles des radiobalises de détresse

Toutes les radiobalises s'accompagnent d'un manuel d'instructions indiquant à quel moment remplacer la pile et expliquant l'importance de les mettre au rebut de la façon qui convient en les apportant à un centre de recyclage spécialisé ou de service des radiobalises. Pour plus amples renseignements concernant l'élimination écologique des pildx, consulter le fabricant de la radiobalise.

Numéros d'identité dans le service mobile maritime

Il règne un certain degré de confusion quant à l'autorité chargée d'attribuer les numéros d'identification à neuf chiffres du service mobile maritime (ISMM). Ces numéros exclusifs et normalisés sont attribués par Industrie Canada. Pour plus amples renseignements, aller au site http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/insmt-gst.nsf/fr/sf01742f.html et trouver votre bureau régional. ■

Chantal Pétrin est chargée de l'enregistrement des radiobalises de détresse au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, à Ottawa.

**Le programme COSPAS-SARSAT est un réseau international par satellite créé en 1982 par le Canada, les États-Unis, la France et l'URSS d'alors. Il capte les signaux des radiobalises de détresse et transmet la localisation de la balise aux autorités responsables des opérations de sauvetage.*

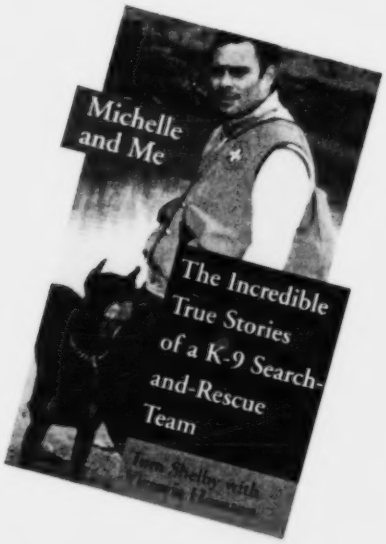
Rappels importants

À partir de février 2009, le signal des balises de détresse de 121,5 MHz n'atteindra plus le système COSPAS-SARSAT. En conséquence, ce type de balise deviendra sans effet.

N'oubliez pas, avant tout, d'enregistrer votre balise. Votre vie pourrait en dépendre ! Pour plus de renseignements, visitez le *http://beacons.nss.gc.ca/Logon.asp?lang=f*

Michelle and Me: The Incredible True Stories of a K-9 Search and Rescue Team

par Lori MacKay



Mettez ensemble un doberman-pinscher armé d'un collier lumineux et un amateur de chiens devenu dresseur et qu'est-ce que cela donne? Une remarquable équipe maître-chien composée de Tom Shelby et de sa chienne Michelle.

Michelle and Me: The Incredible True Stories of a K-9 Search and Rescue Team, par Tom Shelby avec la collaboration de Victoria Houston, est un ouvrage charmant où sont regroupés des récits variés de recherches auxquelles ont pris part Tom et Michelle.

Le style est sans façon, les histoires se lisent facilement et le lecteur accroche dès la première page. À la lecture de ces récits captivants, il est impossible de ne pas s'imaginer soi-même sur les lieux, en pleine recherche, dans les pas du maître et de son chien.

Au long de plusieurs des opérations, Tom Shelby parfait son apprentissage tout en gardant l'intime conviction qu'il faut « faire confiance au chien ».

Chacun des chapitres contient des explications sur les techniques et les méthodes, des détails aptes à intéresser autant les spécialistes de R-S que les personnes friandes de bonnes histoires.

Ainsi, pour les lecteurs qui ne connaissent pas très bien la R-S à l'aide de chiens, l'explication de la différence entre la saisie d'une odeur dans l'atmosphère et le pistage à l'odeur, et la description des avantages et des inconvénients de ces deux techniques permettront de mieux comprendre la complexité des tâches en question.

Shelby raconte non seulement des cas de recherches fructueuses, mais aussi des interventions qui sont restées sans succès.

Un exemple : Tom et Michelle cherchent un jeune homme qui s'est enfui d'une maison de détention. Michelle saisit l'odeur du garçon et la suit sur un parcours qui la mène dans une grange, à travers un cimetière, dans les bois (ou nos deux chercheurs se trouvent nez à nez avec un couguar), pour perdre soudainement la piste au beau milieu d'un chemin. Clé du mystère, comme Tom l'a découvert plus tard, le fugitif est monté dans une auto à l'endroit même où Michelle a perdu sa piste.

Chaque chapitre ouvre un récit nouveau, mais pas nécessairement sur la R-S. Dans certains cas, il s'agit d'anecdotes intéressantes au sujet du comportement des chiens et de trucs de dressage que l'auteur offre aux propriétaires de chiens.

En parcourant ces quelques 175 pages, le lecteur acquiert une meilleure appréciation des bénévoles de R-S et de leur travail généreux et assidu quel que soit le moment de la journée ou de l'année.

Amoureux des chiens, dresseurs, membres d'équipes de R-S, ce livre est fait pour vous et vous regretterez qu'il ne se prolonge pas sur des centaines de pages de plus. ■

ISBN 0-425-18451-X
Publié par la maison Berkley Books (en anglais seulement)